Afdeling: Vastgoed en Infrastructuur
Behandelaar: Graaf, Sander de
Telefoonnummer: **907**

Voorstelnr. 1028
Barneveld, 6 november 2020
Portefeuillehouder: P.J.T. van Daalen

☑ Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct: 231

☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

Onderwerp: **Verkeersveiligheidsmonitor 2020**

Gevraagde beslissing:
1. Kennis te nemen van de verkeersveiligheidsmonitor 2020 en de aanpak van de onveilige verkeersituaties en verkeersgedrag in samenwerking de partners en in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

1. Inleiding
Jaarlijks wordt binnen de gemeente Barneveld een verkeersveiligheidsmonitor opgesteld. Deze monitor geeft inzicht in de ontwikkeling en stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid binnen de gemeente Barneveld. Deze stand van zaken is gebaseerd op bijgevoegde verkeersveiligheidsrapportage periode 2015-Q2 2020.
Een belangrijk onderdeel van dit beleidsvoorstel is het nemen van de infrastructurele maatregelen op basis van ongevallen en ‘risico gestuurde aanpak’. Daarnaast zal een programma worden samengesteld voor de aanpak van onveilig verkeersgedrag, vooral bij jonge bestuurders. Dit is in lijn met het SPV en was al in gang gezet in 2015 en verkeerde tot nu toe nog in een experimenteel stadium. Participatie, voorlichting en handhaving zijn belangrijke pijlers. Dit gedrag-onderdeel is gepresenteerd in het Platform Middelgrote Gemeenten (in NL) en in de kennisnetwerken.

2. Beoogd effect
a) Meetbaar effect
Niet van toepassing.

b) Maatschappelijk effect
Niet van toepassing.

3. Argumenten
Niet van toepassing.

4. Kanttekeningen
Niet van toepassing.

5. Financiën
Niet van toepassing.

6. Uitvoering
Niet van toepassing.

7. Bijlagen
- Verkeersveiligheidsmonitor 2020
- Verkeersveiligheidsrapportage 2015-Q2 2020 (BLIQ)

Verkeersveiligheidsmonitor 2020

Gemeente Barneveld, november 2020

Bijlage: Verkeersveiligheidsrapportage periode 2015 - Q2 2020

Inleiding

Voor u ligt de verkeersveiligheidsmonitor 2020. Dit document geeft inzicht in de ontwikkeling en stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid binnen de gemeente Barneveld. Deze stand van zaken is gebaseerd op bijgevoegde verkeersveiligheidsrapportage periode 2015-Q2 2020.

Aanleiding

In het GVVP hebben wij aangegeven dat jaarlijks inzicht wordt gegeven in de effecten van het verkeerveiligheidsbeleid. Deze verkeersveiligheidsmonitor geeft inzicht hoe de verkeersveiligheid in (de gemeente) Barneveld in het afgelopen jaar zich heeft ontwikkeld. De voorgaande verkeersveiligheidsmonitor is in december 2019 opgesteld.

Doel

Het doel van dit document is om alle belanghebbenden (van burger tot bestuur) kort en krachtig te informeren over de stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid. Daarnaast wordt op basis van de zichtbare trends een aantal aandachtspunten benoemd.

Landelijke ontwikkeling

Vergeleken met 20 jaar geleden is het aantal dodelijke slachtoffers van verkeersongevallen met bijna 60% afgenomen. De daling vond voornamelijk plaats in de periode tot en met 2014.
Sinds 2014 is er echter weer sprake van een stijging. Het aantal verkeersdoden was in 2018 niet zo hoog sinds 2009. In 2019 waren er landelijk 661 dodelijke slachtoffers bij verkeersongevallen. Dit betreft een lichte daling ten opzichte van 2018.

Het aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland vertoont sinds 2006 een stijging. Ook als er rekening wordt gehouden met de onzekerheid in de schattingen, moet er geconcludeerd worden dat het aantal ernstig verkeersgewonden vanaf 2018 weer verder is toegenomen.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Totaal	19.700	19.500	18.800	20.700	21.300	21.400	20.800	21.700

Tabel 2: ontwikkeling werkelijke omvang aantal ernstige verkeersgewonden

Cijfermatige conclusie

Het aantal dodelijke ongevallen binnen de gemeentegrenzen van Barneveld schommelde de afgelopen jaren tussen de 2 en 5. Het aantal gewonden in 2019 (58) is ongeveer gelijk met het jaar ervoor (57 in 2018). Er lijkt hiermee sprake van een stabilisatie van het aantal slachtoffers.

Jaar	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2015	589	66	4
2016	710	62	2
2017	636	81	2
2018	443	57	5
2019	490	58	4
2020 tot en met Q2	178	33	2
Totaal	**3.046**	**357**	**19**

Tabel 3: overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers in gemeente Barneveld per jaar

Verkeersveiligheid vraagt om nieuwe aanpak

Op basis van zowel de landelijke als gemeentelijke cijfers kan geconcludeerd worden dat een verdere daling van het aantal ongevallen en verkeerslachtoffers stagneert/afvlakt. Met het regeerakkoord en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) zijn de eerste stappen gezet met het doel het tij te keren.
Het wordt nu zaak om door te pakken en de komende jaren met nieuwe maatregelen het verkeerssysteem veiliger in te richten en zo het aantal verkeersslachtoffers te verlagen.

De Provincie Gelderland heeft de uitwerking hiervan opgepakt op basis van de koers van het Ministerie, de zogenaamde risico-gestuurde aanpak. Samen met de regiogemeenten uit de Foodvalley is een route naar een uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid opgesteld.
Deze uitvoeringsagenda kent zowel een provinciale als regionale uitwerking en kent een analyse- en verdiepingsfase. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een verkeersveiligheidsmodel welke in opdracht van de Provincie Gelderland wordt ontwikkeld door DOKdata. De uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid wordt naar verwachting in Q2 2021 afgerond.

Wat valt op?

Zoals in voorgaande jaren zullen wij de meest opvallende zaken aan u voorleggen.
In de verkeersveiligheidsrapportage vallen de volgende zaken op. Deze worden hieronder genoemd met daarbij de relatie met het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid:

1. *60km-wegen en auto*
   Op de wegen waar een maximumsnelheid geldt van 60 km/uur is het aandeel overschrijdingen van de maximumsnelheid relatief hoog. Na een daling ten opzichte van de monitor van vorig jaar is sprake van een lichte stijging van dit aandeel.
2. *Jonge bestuurders 16-18 jaar en fiets*
   Het aantal slachtoffers in de leeftijd 16-18 jaar is wederom opvallend, net als voorgaande jaren. De afgelopen jaren is vanuit de gemeente (en provincie) de verkeerseducatie op middelbare scholen uitgebreid door het uitvoeren van diverse projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding. De effecten van deze gedragsbeïnvloeding zijn helaas pas op lange termijn zichtbaar in de ongeval cijfers, maar ondanks dat blijven we ons inzetten voor het beïnvloeden van deze doelgroep en de blijven we de effecten hiervan monitoren.
3. *Onveilig gedrag*
   Evenals vorig jaar hebben de meeste verkeersslachtoffers als vervoerswijze de personenauto of fiets. Het lijkt er op dat het verkeersgedrag bij de slachtoffers en veroorzakers te maken heeft met een lage mate van risicoinschatting en een hoge mate van risicoacceptatie.

Wat gaan we er aan doen?

De aanpak kan onderverdeeld worden in het aanpassen van de infrastructuur en de aanpak van gedrag. Dit wordt hieronder toegelicht.

Aanpak onveilige trajecten en kruispunten

In de rapportage is op pagina's 12 en 13 een lijst opgenomen met de top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten. Dit is gebaseerd op een combinatie van de ongeval- en snelheidsdata tijdens de onderzoeksperiode. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Trajecten

Van de 10 meest onveilige trajecten betreffen het 4 delen van provinciale wegen (N800 en N801) en 1 traject op grondgebied van gemeente Ede (Barneveldseweg). In overleg met de provincie zullen wij maatregelen adviseren.
Van de gemeentelijke trajecten de top 5:

1. Burg. Kuntzelaan: deze is heringericht maar het effect hiervan is nog niet in de monitor zichtbaar;

2. Rooseveltstraat: vanuit het maatregelenpakket GVVP wordt deze de komende jaren heringericht;
3. N344 (Hoofdstraat aan westzijde Voorthuizen): deze maakt onderdeel uit van de aanpak hoofdwegen door Voorthuizen;
4. Hoevelakenseweg (ten westen bebouwde kom Terschuur): uit een analyse van de ongevallen blijkt dat er na een (onverklaarbare) grote piek in 2017 daarna enkel sprake is van enkele ongevallen met enkel materiele schade.
5. Harskamperweg: een nadere analyse naar de ongevallen is nodig om de situatie en noodzaak voor maatregelen te bepalen.

Kruispunten
Van de 10 meest onveilige kruispunten betreft het 1 locatie op provinciale wegen (N800-Krumselaarseweg). In overleg met de provincie zullen wij maatregelen adviseren.
Van de gemeentelijke kruispunten betreft het:
1. Churchillstraat-Lobeliastraat-Plantagelaan: onderdeel GVVP-maatregelenpakket;
2. N344/Hoofdstraat-Evertsenlaan-Molenmakerslaan: deze maakt onderdeel uit van de aanpak hoofdwegen door Voorthuizen;
3. Roosevelstraat-Slotstraat: vanuit het maatregelenpakket GVVP wordt deze de komende jaren heringericht;
4. Thorbeckelaan-Johan de Wittlaan: onderdeel GVVP-maatregelenpakket;
5. Stationsweg-Vliegersvelderlaan: deze is heringericht en flitspaal geplaatst maar het effect hiervan is nog niet in de monitor zichtbaar;
6. Bouwheerstraat-Burg-Kuntzelaan-Van Dompselaarstraat: onderdeel centrumring/ GVVP-maatregelenpakket;
7. N344/Hoofdstraat-Appelseweg-Verbindingsweg: deze maakt onderdeel uit van de aanpak hoofdwegen door Voorthuizen;
8. Gasthuisstraat-Nieuwe Markt: onderdeel centrumring/GVVP-maatregelenpakket;
9. Burg. Kuntzelaan-Wilhelminastraat: deze is heringericht maar het effect hiervan is nog niet in de monitor zichtbaar.

Aanpak onveilig gedrag
In het kader van het SPV zullen wij een plan uitwerken hoe dit gedrag te beinvloeden is. Dit doen we samen met de provincie en regiopartners. Wij treffen de jonge bestuurders (vanaf 16 jaar) vooral op het voorgezet onderwijs en het basisonderwijs (vanaf 6 tot 16 jaar). De beinvloeding zullen wij inzetten op de jeugd om dat daar de meeste effecten van te verwachten zijn.

Voorlopige halfjaarcijfers 2020

BLIQ

Focus op veilig en vlot verkeer

in Gemeente Barneveld

Verkeersveiligheidsrapportage

Periode 2015 t/m Q2 2020

BLIQ wordt aangeboden door STAR

gemeente Barneveld

BLIQ

Focus op veilig en vlot verkeer in Gemeente Barneveld
BLIQ is dé verkeersveiligheidsrapportage die u een goed en actueel beeld geeft van de verkeersveiligheid in uw gemeente. Via slimme data (IQ) krijgt u als bestuurder een op feiten gebaseerd inzicht (een blik) in de actuele situatie op de weg. Met de actuele en objectieve cijfers ontdekt u de aandachtspunten en verbeterkansen in uw gemeente, zodat u zich kunt focussen op veilig verkeer.

Waar komen de data vandaan?
Deze BLIQ op uw gemeente is het resultaat van de samenwerking tussen de regio, wegbeheerders en politie. Uw gemeente heeft ook toegang tot de VIA Software (zie ook via.software) en daar kunt u deze en eerdere BLIQ rapportages downloaden. Voor het verzamelen van de best beschikbare en meest actuele data is VIA actief binnen het STAR Initiatief en heeft VIA een samenwerking met HERE.

STAR (Smart Traffic Accident Reporting) is een initiatief van de politie, Verbond van Verzekeraars en VIA. STAR wil een efficiënte ongevallenregistratie zodat er een betrouwbare ongevallenanalyse kan worden gemaakt. Ze combineert hiervoor de registraties van politie en verzekeraars (via de app MobielSchadeMelden.nl).
Zie voor meer informatie én de **Actuele STAR-ongevallenkaart**: star-verkeersongevallen.nl.

> Help ons de app MobielSchadeMelden.nl te promoten voor nog meer inzicht in verkeersongevallen in uw eigen werkgebied.

HERE is een grote specialist op het gebied van autonavigatie, wegenkaarten en verkeersdata. Tijdens het rijden verzamelen auto's via (portable) navigatiesystemen en smartphone app's data: 'Floating Car Data'. HERE biedt deze relevante data aan voor verkeersveiligheid. Hierdoor weten de wegbeheerder en de politie waar en wanneer te hard wordt gereden of vertragingen ontstaan.
Zie voor meer informatie over HERE: here.com.

VIA Software maakt het voor alle partners mogelijk om zelf actuele en accurate detailanalyses en evaluaties op elk gewenst moment uit te voeren. Uw gemeente heeft toegang tot:

☑ Historische ongevallendata vanaf 2014
☑ Elke dag actuele ongevallendata
☑ Elke maand actuele snelhedendata

De BLIQ-rapportage is hierdoor compleet.

Disclaimer
BLIQ is gebaseerd op de VIA Software. De rapportage is volledig geautomatiseerd samengesteld op 4 september 2020, hierdoor is het mogelijk dat onjuistheden in de rapportage voorkomen.

Verkeersongevallen

BLIQ werkt met de STAR Database op basis van de door de politie geregistreerde ongevallen. De gegevens worden dagelijks bijgewerkt. De noodzaak van politie-inzet wordt bepaald door de Meldkamer. Is er sprake van letsel, een ongeval met grote impact, vermoeden van rijden onder invloed van alcohol of drugs, een ernstige overtreding of andere problemen, dan wordt er politie naar het ongeval gestuurd.

Naar schatting wordt van 25% van alle ongevallen door de politie een registratie gemaakt. Dit zijn vooral de 'zwaardere' ongevallen. Ongevallen met enkel fietsers worden minder vaak geregistreerd. Het werkelijke aantal gewonden en doden ligt hierdoor hoger. Met de STAR Database wordt vanaf 1 januari 2014 een consistent en actueel beeld verkregen van de ongevallen en slachtoffers geschikt voor signalering en monitoring. Deze BLIQ rapporteert de ongevallen vanaf 2015.

Meldingen van ongevallen bij verzekeraars, via MobielSchadeMelden.nl, zijn niet in deze rapportage opgenomen.

- **Verkeersongeval:** ongeval op de openbare weg met ten minste één rijdend voertuig, waarbij geen opzet in het spel is. Bij een ongeval kunnen meerdere partijen en verkeersslachtoffers zijn betrokken.
- **Verkeersslachtoffer:** bestuurder, passagier of voetganger die bij een verkeersongeval gewond raakt of overlijdt.
- **Gewonde:** iemand die gewond raakt bij een verkeersongeval. Uit de politieregistratie is geen nadere uitsplitsing op te maken naar de ernst van verwonding of opname in het ziekenhuis.
- **Dode:** iemand die ter plekke of binnen 30 dagen door een verkeersongeval overlijdt. Zelfdoding en onwelwording worden niet als verkeersongeval geregistreerd.

Rijsnelheden

Dit zijn snelheidsgegevens gemeten met 'Floating Car Data' tijdens het rijden. Hierdoor is de invloed van bijv. drempels en kruispunten, maar ook van het overige verkeer door drukte of parkeren, opgenomen in de resultaten. Om een zuiver beeld te krijgen splitst VIA de data uit in situaties mét en zónder vertraging.

De data zijn zeer gedetailleerd en voor een dicht wegennet beschikbaar. Bovendien zijn de snelheidsresultaten in deze rapportage getoetst op betrouwbaarheid en minimaal aantal metingen: vergelijkend onderzoek met vaste snelheidsmeetpunten tonen een verschil van slechts een paar procent.

- **Snelheidsoverschrijding:** als geldt dat de 'V85' (zonder vertraging) boven de wettelijk toegestane snelheidslimiet ligt.
- **V85:** een verkeerskundige maat van de snelheid die minstens door 15% van het verkeer wordt overschreden.

Verkeersveiligheidsbeleid

BLIQ sluit aan op het verkeersveiligheidsbeleid dat is gericht op Duurzaam Veilig en een integrale aanpak van Engineering, Education & Enforcement (de 3 E's). In deze BLIQ-rapportage ligt de focus op de verkeersslachtoffers (het totaalaantal doden en gewonden in STAR) en op te hardrijden door het gemotoriseerd verkeer. Een groot aantal gemeenten beschikt over de snelhedendata van HERE en deelt deze met de politie, het OM en RWS.

Met deze BLIQ-rapportage, in combinatie met de STAR Database, beschikken zowel het OM, politie als wegbeheerders over dezelfde cijfers, wat bijdraagt aan de capacity building voor verkeersveiligheid.

Actuele STAR-ongevallenkaart

Zie voor het landelijke ongevallenbeeld de 'Actuele STAR-ongevallenkaart' op de publieke website: www.star-verkeersongevallen.nl. Deze kaart wordt dagelijks bijgewerkt.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

In het streven naar nul verkeersslachtoffers is een efficiënte aanpak van de onveiligheid essentieel. Het nieuwe Strategische Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) spreekt van een risicogestuurde aanpak door niet alleen te focussen op verkeersongevallen, maar ook de kwaliteit van het verkeerssysteem hierin te betrekken. Is de weg veilig ingericht, is het verkeersgedrag veilig en zijn de voertuigen veilig in gebruik?

Risicogestuurd werken in BLIQ

De missie van VIA is haar software als Digitale Collega aan te bieden. De software werkt steeds meer proactief en biedt voor verschillende gebruikersniveaus, van raadslid tot specialist, een passende oplossing. De verschillende toepassingen zijn in een lijn ontwikkeld zodat een vloeiend werkproces wordt ondersteund. Voor risicogestuurd werken biedt BLIQ twee unieke toepassingen:

- **Ongevallenscore**: Een landelijke score die is samengesteld uit meerdere indicatoren: aantal ongevallen, aantal slachtoffer ongevallen, aantal dodelijke ongevallen en het risicocijfer (slachtofferongevallen in relatie tot de verkeersprestatie). De ongevallenscore is speciaal ontwikkeld om een nieuwe Top 10 samen te stellen.
- **CROSS**: Een nieuwe methode om een verklaring te vinden voor een hoge ongevallenscore door de ongevallenscore te kruisen met een risico verklarende variabele zoals snelheid. Deze BLIQ geeft het antwoord op de vraag: is de hoge ongevallenscore te verklaren door te hard rijden op het traject?

Beide nieuwe toepassingen worden gecombineerd in één interactieve kaart met tabel en zijn beschikbaar in de VIA Software voor detailanalyses. De kaart is ook openbaar beschikbaar op www.bliq.report.

BLIQ op verkeersslachtoffers

In de tabel is het aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen in Gemeente Barneveld opgenomen, inclusief het aantal gewonden en doden dat daarbij is gevallen.

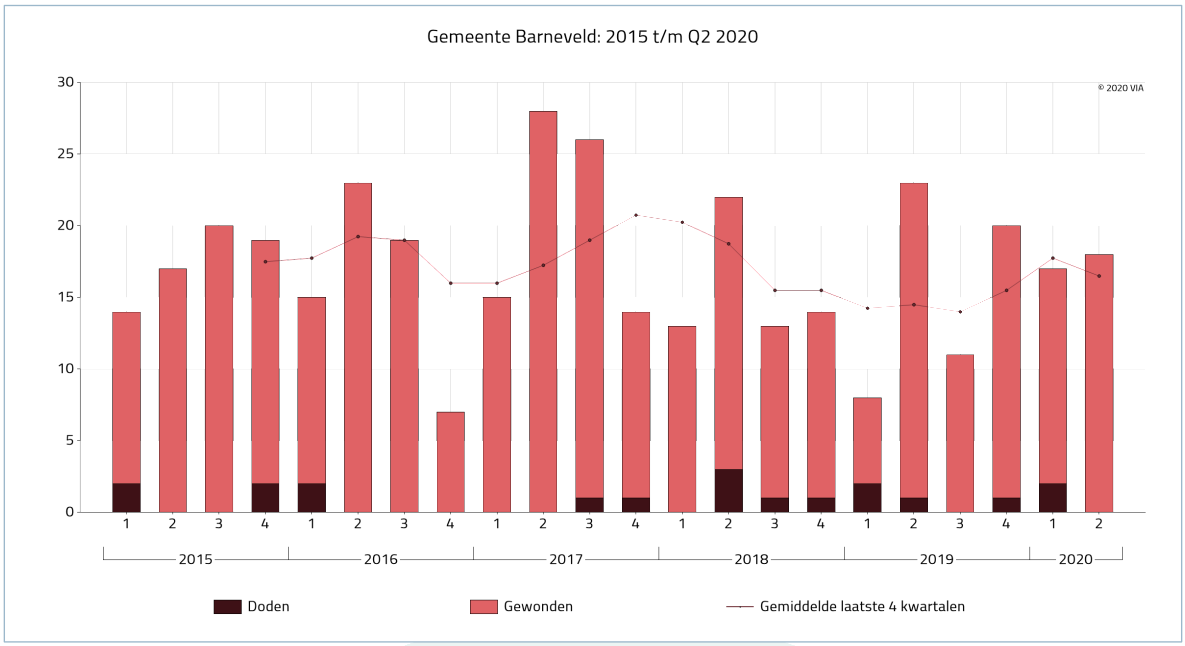
Tijdsperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2015	Definitief	589	66	4
2016	Definitief	710	62	2
2017	Definitief	636	81	2
2018	Afgesloten	443	57	5
2019	Afgesloten	490	58	4
2020 tot en met Q2	Voorlopig	178	33	2
Totaal		**3.046**	**357**	**19**

© 2020 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode

Voor het monitoren van de verkeersveiligheid is het belangrijk het aantal ongevallen en slachtoffers per jaar onderling te vergelijken. Het ongevallenbestand wordt echter in stappen vastgesteld waardoor de aantallen per status kunnen veranderen.
Er zijn 3 statussen te onderscheiden:

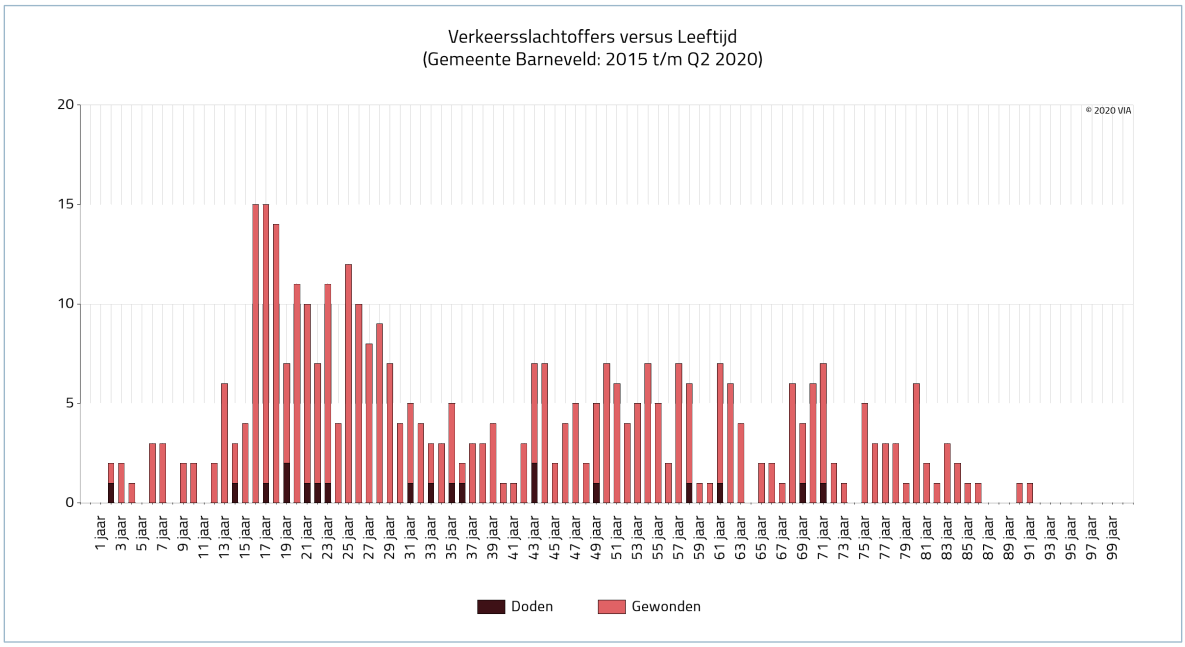
1. **Voorlopig**: mutaties vanuit de politie worden dagelijks verwerkt (laatste mutatiedatum: 3 september 2020, 23:18)
2. **Afgesloten**: mutaties vanuit de politie worden niet meer verwerkt
3. **Definitief:** de synthese met BRON is doorgevoerd, de cijfers veranderen niet meer

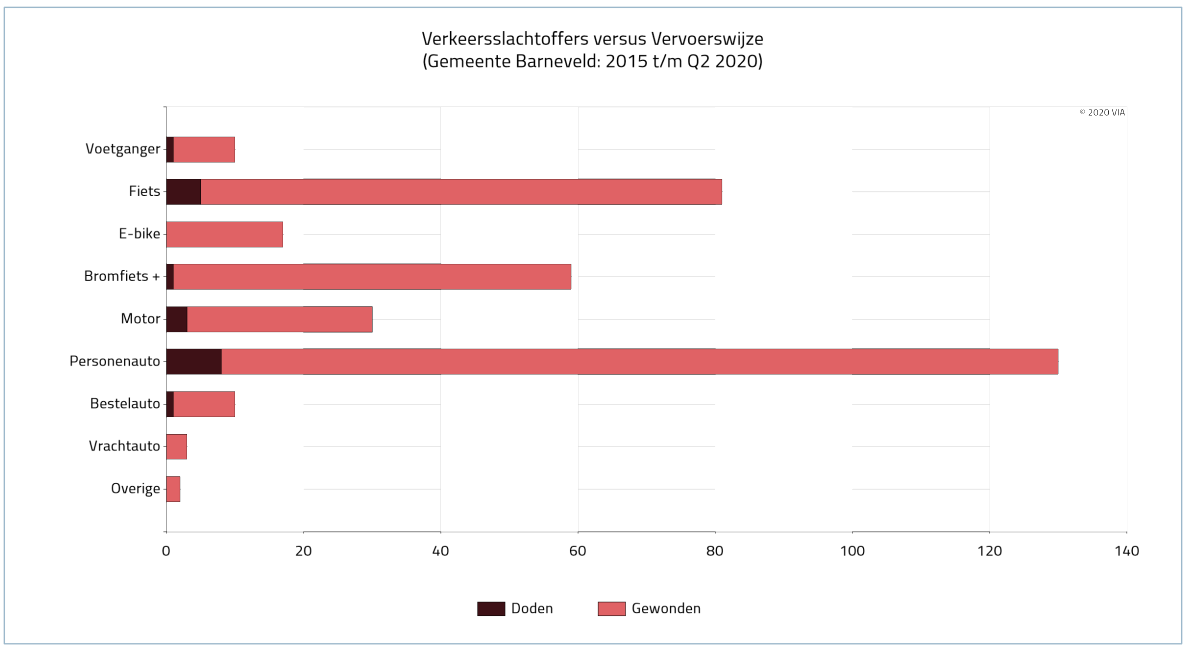
De eerste grafiek brengt het aantal verkeersslachtoffers per kwartaal in beeld, uitgesplitst naar doden en gewonden. De lijn in de grafiek geeft het voortschrijdend gemiddelde aan van het aantal verkeersslachtoffers van de meest recente 52 weken (‘het zwevende gemiddelde’).



Wie zijn er betrokken?

De volgende grafieken geven de verdeling weer van het aantal verkeersslachtoffers voor de verschillende leeftijden en vervoerswijzen. Onder de jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, valt 29% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietsers+ (= bromfiets, snorfiets, scootmobiel en brommobiel)) valt ongeveer 49% van de verkeersslachtoffers.



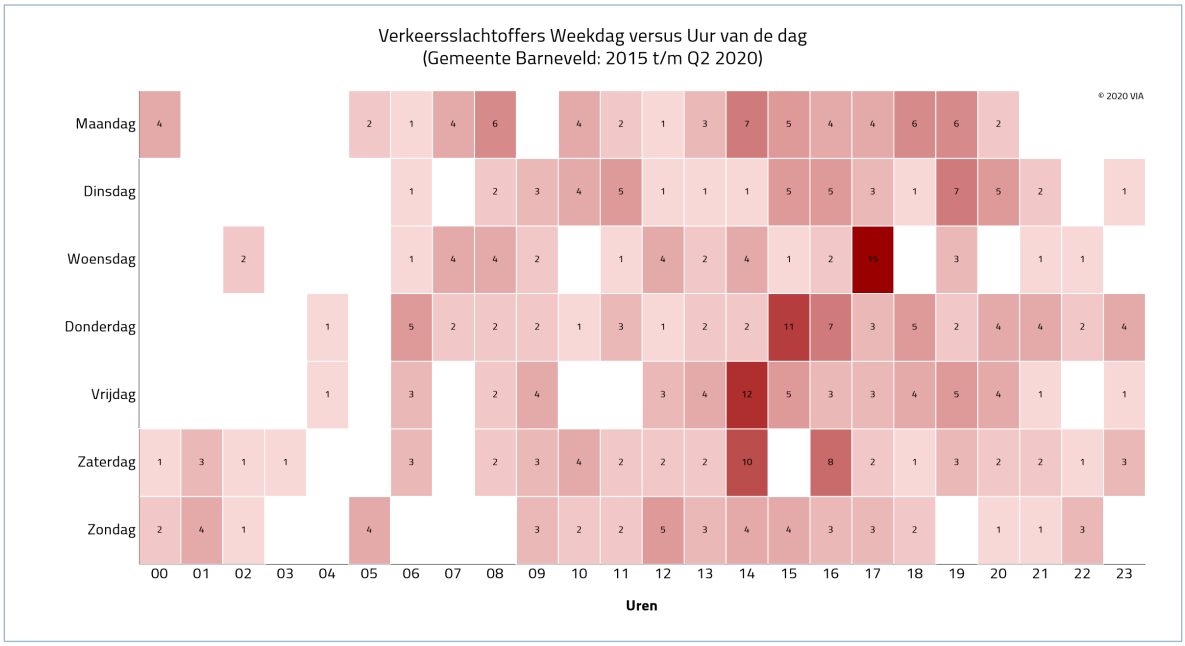


Opmerking: de vervoerswijze van 9% van de verkeersslachtoffers is onbekend en niet in deze grafiek opgenomen. Verder moeten we ook rekening houden met de onderregistratie van ongevallen met fietsers en voetgangers (niet al die ongevallen worden dus geregistreerd).

Wanneer gebeurt het?

Ongevallen - en daarmee ook verkeersslachtoffers - vinden verspreid over de dag plaats. Vaak heeft dit te maken met de reguliere verkeersdrukte in de spits of met activiteiten in bijvoorbeeld de weekendnachten of doordeweekse dagen.

In onderstaande grafiek is door middel van kleur aangegeven op welke uren van de dag de meeste verkeersslachtoffers vallen. Hoe donkerder de kleur, hoe meer slachtoffers. Het getal in het blokje geeft het aantal aan.



Verkeersongevallenkaart

De locatie van een verkeersongeval zegt veel over het ongeval. Is het ongeval binnen of buiten de bebouwde kom gebeurd, op de autosnelweg of in de buurt van een school. Vandaar dat deze BLIQ-rapportage een kaart met alle ongevallen bevat. Dat betekent dat, naast de ongevallen met gewonden en doden, ook de ongevallen met 'enkel schade' op de kaart staan afgebeeld.

Voordeel van deze werkwijze is dat de kaart direct die locaties laat zien waar sprake is van een VerkeersOngevallenConcentratie (VOC = aantal ongevallen die binnen 25 meter van elkaar liggen). Ook laat de kaart de samenhang tussen de ongevallenlocaties zien. Hierdoor zijn routes te herkennen met veel ongevallen of bepaalde gebieden waar veel ongevallen dicht bij elkaar liggen. Vaak zal blijken dat die ongevallen overeenkomsten hebben met de oorzaak van de ongevallen.

Zie de ongevallenkaart Gemeente Barneveld op de volgende pagina.

Een unieke ontwikkeling

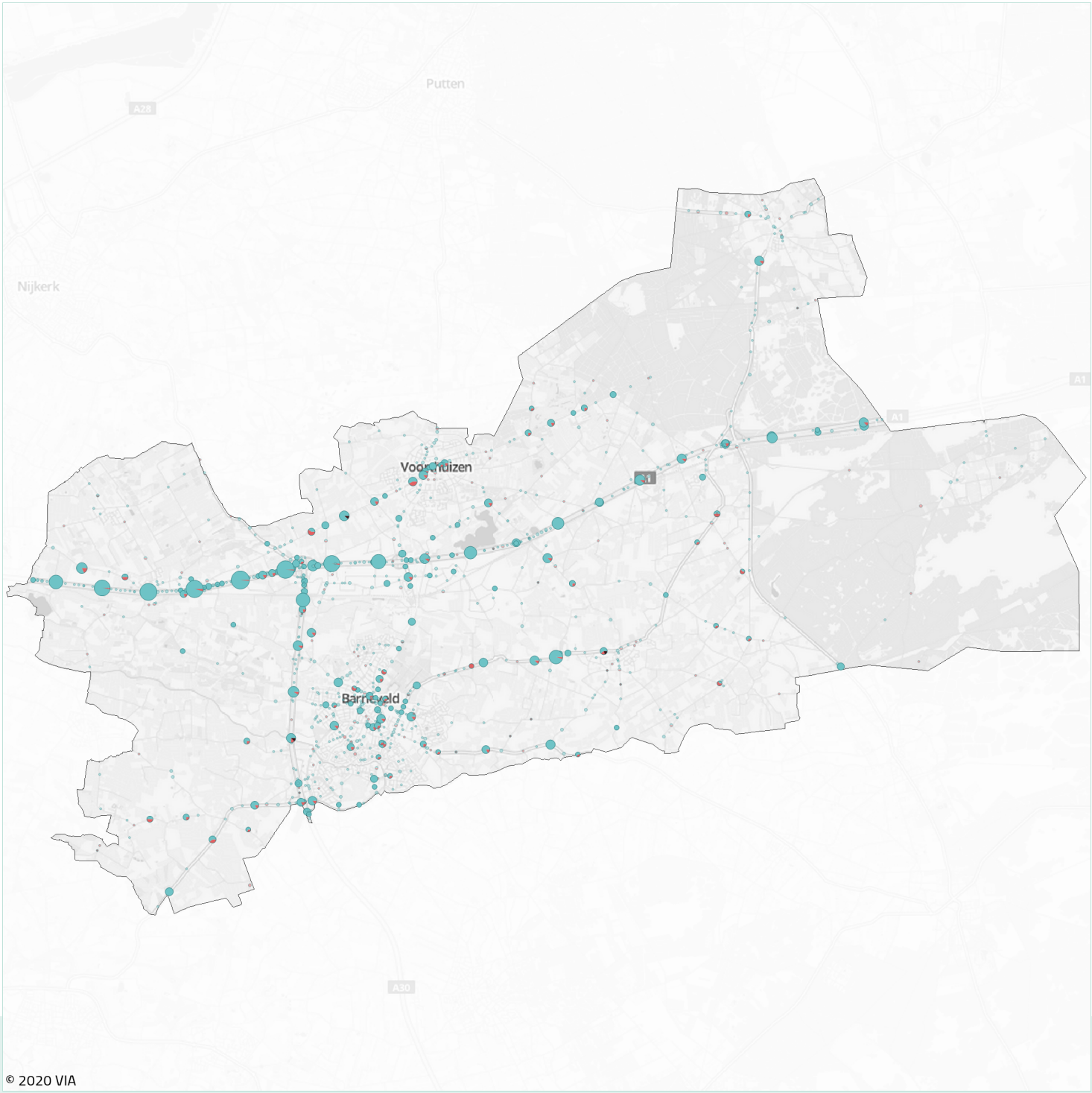
Door de samenwerking binnen STAR is de ongevallenregistratie de afgelopen jaren verbeterd. Hierdoor is van steeds meer ongevallen de nauwkeurige gps-locatie op de kaart bekend. Een voordeel hiervan is hierboven al toegelicht. Een ander voordeel is dat nu ook gewerkt kan worden met geografische bewerkingen en koppelingen met andere data zoals snelheidgegevens, in combinatie met de CROSS-methodiek (zie hoofdstuk Risicogestuurd werken met CROSS op pagina 11).

Verkeerskundige wegennetwerk-indeling

Het wegennet in Nederland is opgebouwd uit wegen met verschillende functies. Speciale wegen voor snel lange afstanden af te leggen, wegen om gebieden en plaatsen te ontsluiten en de wegen in die gebieden. Uiteraard verschilt ook de weginrichting en het gebruik van die wegen. Door gebruik te maken van Floating Car Data, data verzameld via de gps in auto's en smartphones, weten we wat de drukste routes zijn. Juist deze informatie wordt gebruikt om het hoofdwegennetwerk binnen en buiten de bebouwde kom te bepalen. Dit is een wegennetwerk dat is ingedeeld in hoofdkruispunten, trajecten tussen de hoofdkruispunten en de gebieden* omsloten door het hoofdwegennet. Deze wegennetwerk-indeling wordt voortaan, in combinatie met CROSS, gebruikt om nauwkeurig ongevallenconcentraties te bepalen. Hierdoor is de VOC-lijst in BLIQ vervallen. De ongevallenkaart met VOC's blijft wel.

*de indeling in de gebieden volgt later

Verkeersongevallenkaart met VOC's



© 2020 VIA

Op deze kaart zijn de ongevallen die dicht bij elkaar liggen (<25 meter) samengenomen tot een concentratie. Hoe groter de bol op de kaart, hoe meer ongevallen er hebben plaats gevonden.

Legenda

- Ongevallen met doden
- Ongevallen met gewonden
- Ongevallen met enkel schade

Opmerking: locaties die op de gemeentegrens liggen tonen ook de ongevallen die aan de buurgemeente zijn toegekend.

Opmerking: de locatie van 27% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

Ongevallen in de periode 2015 t/m Q2 2020

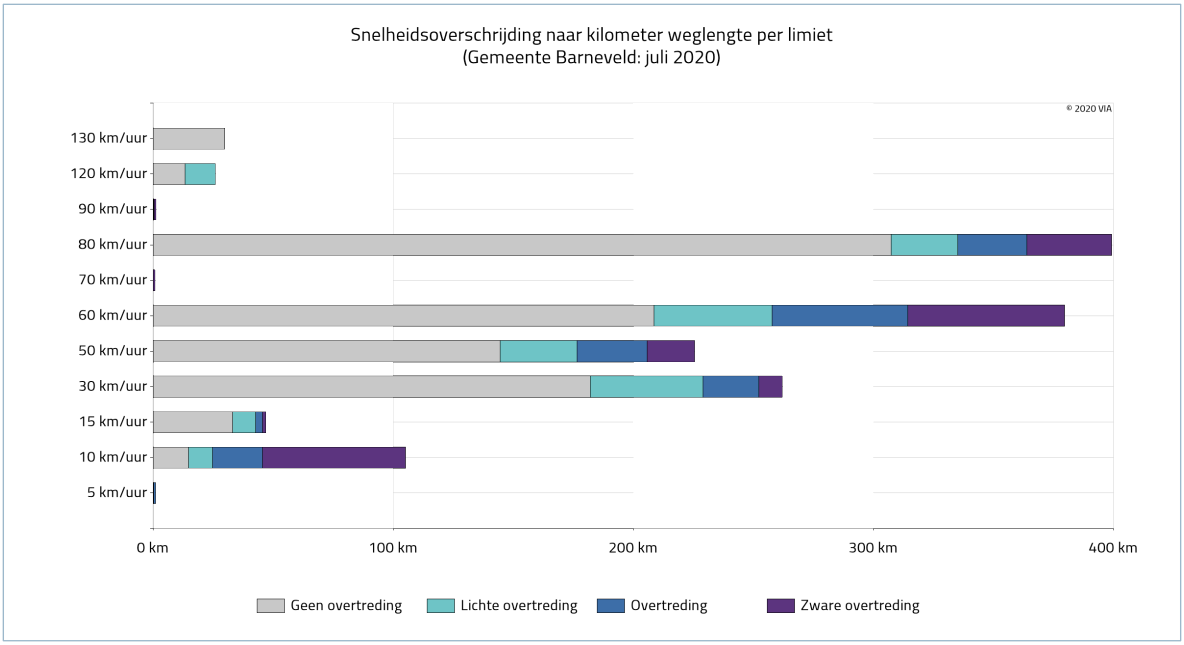
BLIQ op snelheid

Snelheid heeft een sterke relatie met verkeersveiligheid. Een beleid gericht op het terugdringen van de overschrijding van de wettelijke toegestane snelheidslimieten leidt tot het afnemen van het aantal ongevallen en de ernst van verkeersongevallen. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid. Een van deze thema's is Snelheid in het verkeer.

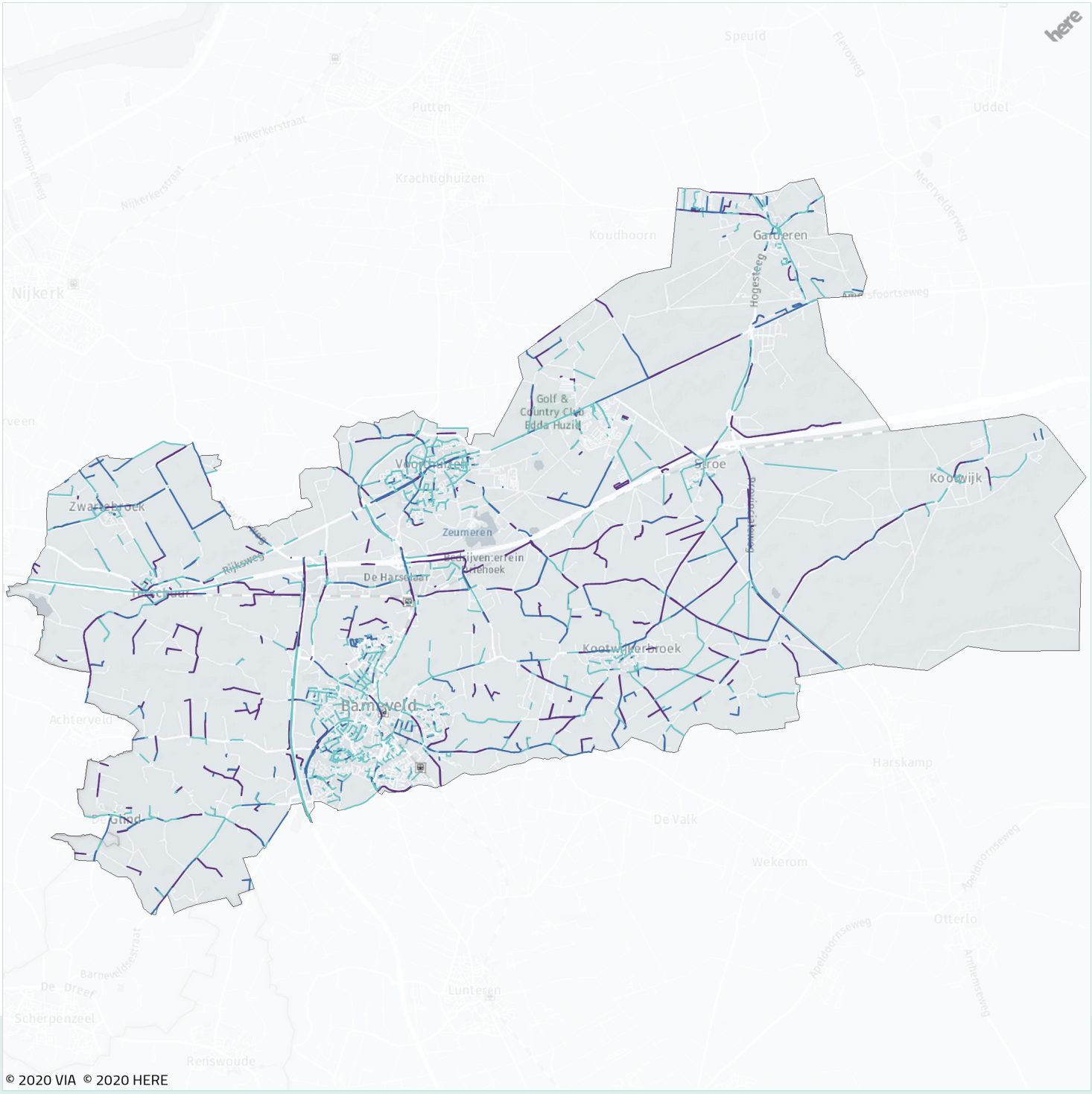
Waar wordt te hard gereden?

Dankzij de actuele snelheidsgegevens van alle wegen kunt u zien op welke locaties te hard wordt gereden. Dit zijn locaties waarvoor geldt dat de 'V85' (zonder vertraging) boven de limiet ligt. Voor de aanpak van hardrijders werkt de regio samen met uw Eenheid Oost-Nederland. De klasse-indeling in de kaart en onderstaande grafiek is daarom afgestemd op de werkwijze bij de politie.

De grafiek toont de verschillende klassen van snelheidsovertredingen, uitgedrukt in weglengte per rijrichting.



Snelheidsovertreding i.c.m. controle richtlijn politie



Op de kaart zijn snelheden (V85) per wegvak weergegeven. Hier ziet u dat snelheidsovertredingen (zonder vertraging) in de hele gemeente voor komen.

Dit heeft vaak te maken met de juiste balans tussen de weginrichting en een geloofwaardige snelheidslimiet. Daardoor zijn niet al deze locaties zonder meer geschikt voor snelheidshandhaving en is afstemming tussen wegbeheerder en politie nodig.

Legenda

- Lichte overtreding
- Overtreding
- Zware overtreding

Snelheden in de periode juli 2020

Risicogestuurd werken met CROSS

Het SPV 2030 stuurt aan op een risicogestuurde aanpak. BLIQ introduceert hiervoor de CROSS-methode. CROSS combineert de **ongevallenscore** met een **verklarende variabele**, zoals een snelheidsscore. De ongevallenscore bepaalt de prioriteit in de '*Top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten*'. De CROSS-score combineert, via de kleurenmatrix, beide scores. Het rode vlak bevat de trajecten of kruispunten met een hoge ongevallen- én snelheidsscore.

Voor detailanalyses is CROSS opgenomen in de VIA Software en openbaar te bekijken op www.bliq.report.

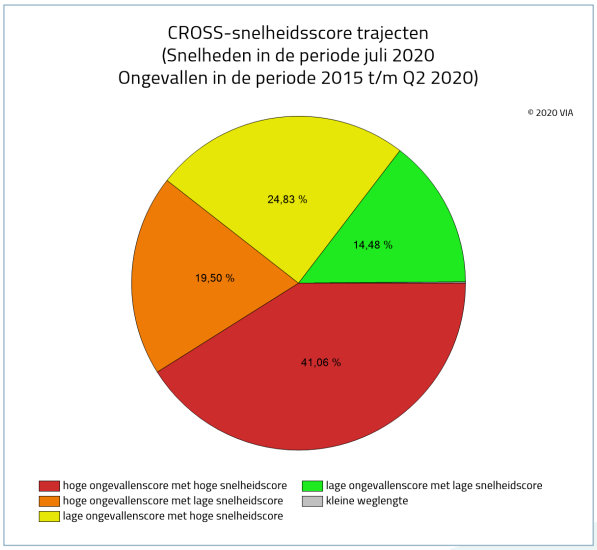
De **Ongevallenscore** is een combinatie van vier *indicatoren* omdat:

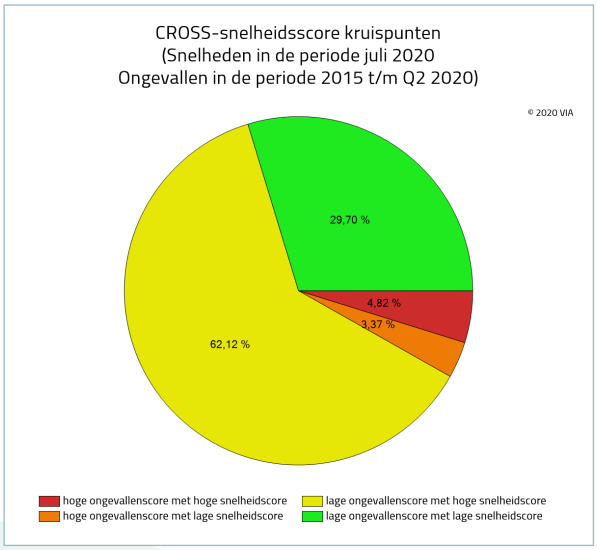
- **Burgers** kritisch zijn naar het *totaalaantal ongevallen*;
- **Beleid** is gericht op terugdringen van het *aantal slachtofferongevallen*;
- **Politiek en media** veel aandacht vragen voor het *aantal dodelijke ongevallen*;
- **Verkeer** verschillend is en het *risicocijfer* een correctie verzorgt op basis van de verkeersprestatie.

De **Snelheidsscore**, als verklarende variabele, is een combinatie van drie *indicatoren* omdat:

- **Beleid** is gericht op de V85 voor *limietoverschrijding*;
- **Veiligheid** van de gebruikers wordt bepaald door de *hoeveelheid overtreders*;
- **Rendement** van een maatregel zwaarder weegt bij een hoger *verkeersvolume*.

In onderstaande grafieken is het resultaat van de CROSS-snelheidsscore weergegeven voor het drukste wegennet van Gemeente Barneveld. Uit de linker grafiek blijkt dat ongeveer 41% van de weglengte een rode CROSS-score krijgt: een hoge ongevallenscore met een hoge snelheidsscore. De rechter grafiek laat zien dat dit ook geldt voor 5% van de kruispunten.





Top 10 meest onveilige trajecten

	CROSS-score (kleurenmatrix) op basis van de ongevallen- én snelheidsscore (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie)			Score
1		N800, WESSELSEWEG *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
2		BURGEMEESTER KUNTZELAAN *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
3		ROOSEVELTSTRAAT *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
4		N801 *BARNEVELD, EDE*	Ongevallen Snelheid	
5		BARNEVELDSEWEG *BARNEVELD, EDE*	Ongevallen Snelheid	
6		N344 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
7		N800 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
8		HOEVELAKENSEWEG *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
9		N801 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
10		HARSKAMPERWEG *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	

© 2020 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (juli 2020) en ongevallen (2015 t/m Q2 2020)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Top 10 meest onveilige kruispunten

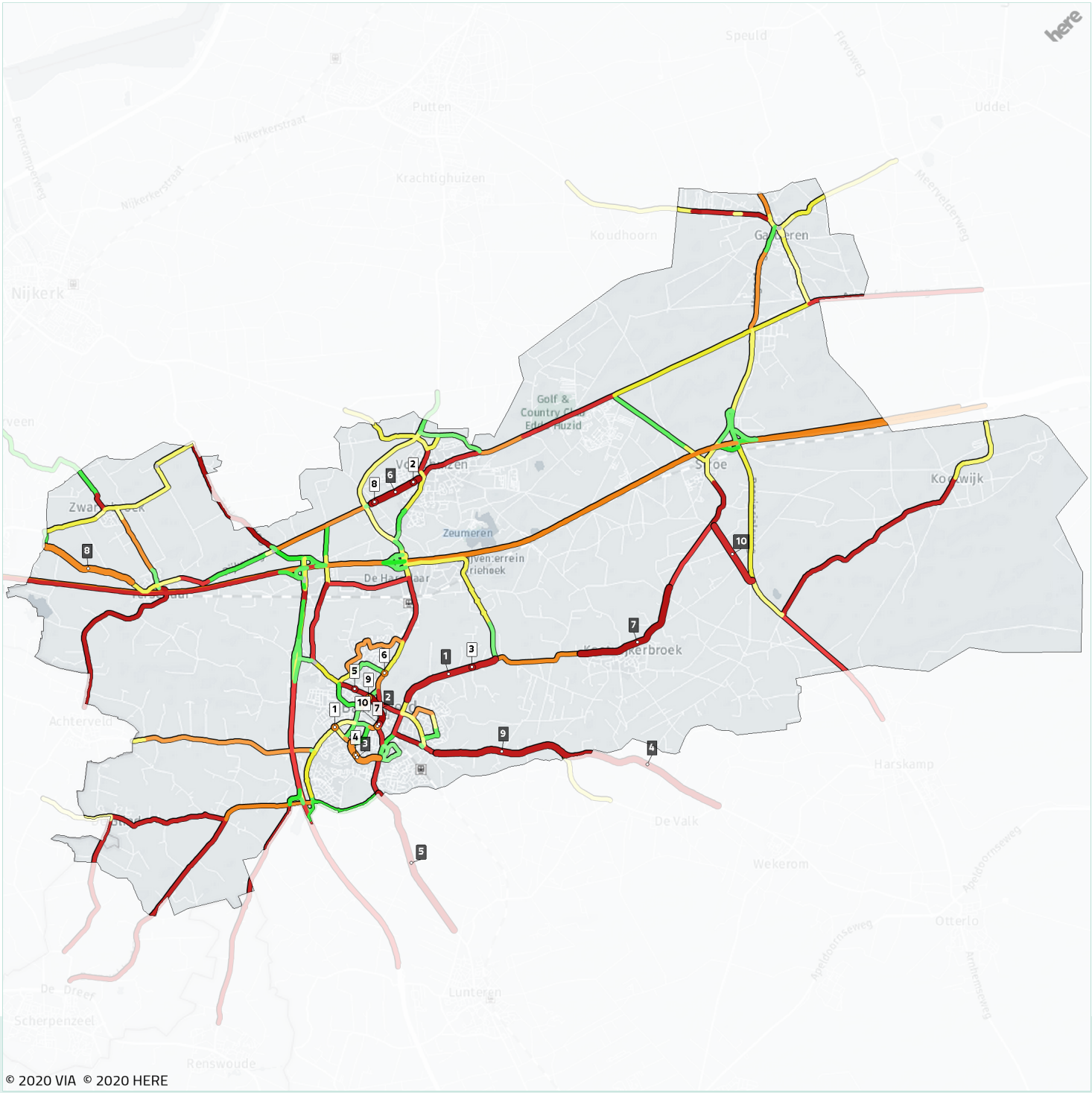
	CROSS-score (kleurenmatrix) op basis van de ongevallen- én snelheidsscore (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie)			Score
1		CHURCHILLSTRAAT, LOBELIASTRAAT, PLANTAGELAAN *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
2		EVERTSENLAAN, MOLENMAKERSLAAN, N344 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
3		HOORNWEG, KRUMSELAARSEWEG, N800 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
4		ROOSEVELTSTRAAT, SLOTSTRAAT *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
5		DOKTER KUYPERLAAN, JOHAN DE WITTLAAN, THORBECKELAAN *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
6		STATIONSWEG, VLIEGERSVELDERLAAN *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
7		BOUWHEERSTRAAT, BURGEMEESTER KUNTZELAAN, LANGSTRAAT, VAN DOMPSELAERSTR... *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
8		APPELSEWEG, N344, VERBINDINGSWEG *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
9		GASTHUISSTRAAT, NIEUWE MARKT *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
10		BURGEMEESTER KUNTZELAAN, WILHELMINASTRAAT *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	

© 2020 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (juli 2020) en ongevallen (2015 t/m Q2 2020)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

CROSS-snelheidsscore en Top 10 meest onveilige trajecten & kruispunten



Verkeersveiligheidskaart met CROSS-snelheidsscore voor het drukste wegennet en de ligging van de Top 10 van meest onveilige trajecten 1 en kruispunten 1 (zie tabellen vorige pagina's). Een interactieve versie van deze kaart is te vinden op www.bliq.report. Er is geen onderscheid gemaakt naar wegbeheerder.

De verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

- Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
- Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore
- Verschillende snelheden per rijrichting
- Kleine weglengte

Snelheden in de periode juli 2020

Ongevallen in de periode 2015 t/m Q2 2020

Gemeente Barneveld

Eenheid Oost-Nederland

Bij de aanpak van de verkeersveiligheid is de samenwerking in regionaal verband cruciaal. Het is daarbij essentieel dat de partners beschikken over dezelfde verkeersveiligheidscijfers. Vandaar dat een vergelijkbare BLIQ-rapportage beschikbaar is voor de gemeente, politie, regionaal samenwerkingsverband en provincie.

Deze rapportage wordt aangeboden door STAR
www.star-verkeersongevallen.nl